Deutscher Bundestag **Drucksache 17/4159**

17. Wahlperiode 10. 12. 2010

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hans-Joachim Hacker, Martin Burkert, Sören Bartol, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/3894 –

Berücksichtigung der Bahnstrecke Berlin–Rostock bei der Revision der transeuropäischen Verkehrsnetze

Vorbemerkung der Fragesteller

Ziel der Europäischen Union ist die Verbesserung der Wirtschafts- und Verkehrsinfrastruktur mittels Ausbau von Verkehrsstrecken auf Schiene und Straße. Dafür wurden die transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) geplant, in dem jedoch die vorrangigen Vorhaben („prioritäre Projekte“) nicht miteinander verknüpft sind, sondern unvermittelt enden. So endet das vorrangige Vorhaben TEN-22 mit der Schienenverbindung aus Athen in Dresden und das vorrangige Vorhaben TEN-1 aus Palermo in Berlin. Bei der Überarbeitung des transeuropäischen Verkehrsnetzes und der Definition des künftigen „Kernnetzes“ müssen diese offenkundigen Defizite beseitigt werden.

Dabei sollte das vorrangige Vorhaben TEN-1 über Berlin hinaus nach Rostock und Kopenhagen weitergeführt und in das TEN-Kernnetz aufgenommen werden. Gemäß der von der EU-Kommission vorgeschlagenen Planungsmethodik wäre die Verbindung multimodal, d. h. Schiene/Straße, und sie würde die wichtigsten Terminals umfassen.

Das würde für ganz Ostdeutschland einen Schub mit sich bringen, von dem die Wirtschaftsentwicklung profitieren würde. Der Hafen Rostock befindet sich im Wettbewerb mit anderen Ostseehäfen und hat sich hierbei in den letzten Jahren gut behauptet. Er wurde seit 1990 umfassend modernisiert. Derzeit wird die Bahnstrecke Berlin–Rostock mit dem europäischen Sicherungs- und Signalsystem ERTMS ausgerüstet, in Übereinstimmung mit dem europäischen Plan für die Umsetzung von ERTMS (vgl. www.ec.europa.eu/transport/rail/interoperability/ertms).

Die transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) wurden letztmalig durch die Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 grundsätzlich revidiert. Sie bestehen aus dem TEN-V-Gesamtnetz und den vorrangigen Vorhaben („prioritären Projekten“) und sind in den „TEN-V-Leitlinien“ festgelegt.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 8. Dezember 2010 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Im Februar 2009 erschien das Grünbuch TEN-V, das eine grundlegende Neuausrichtung der TEN-V-Politik ankündigte. Das künftige transeuropäische Verkehrsnetz soll mehr sein als die Summe der einzelnen Netzwerke der Mitgliedstaaten, es soll zu den klimapolitischen Zielen der EU beitragen, alle Verkehrsträger umfassen, die „Komodalität“ erleichtern, eine bessere Verkehrsanbindung an die Nachbarn und andere Teile der Welt sicherstellen und ausreichend finanziert sein.

Aufbauend auf den Stellungnahmen zum Grünbuch fand bis zum 15. September 2010 eine öffentliche Konsultation statt. Ihre Ergebnisse bilden die Grundlage eines Legislativvorschlags der Kommission, der gegen Jahresende vorgelegt und über den in der ersten Jahreshälfte 2011 durch das EU-Parlament und den Europäischen Rat entschieden werden soll. In der Konsultation wurden unter anderem Fragen der Planungsmethodik für das Kernnetz sowie der Beitrag der TEN-V-Planung zu den Zielen der Strategie „Europa 2020“ erörtert.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Im Rahmen der Revision der TEN-Leitlinien hatte die EU-Kommission ein Arbeitspapier (KOM(2010)212 endgültig) ins Internet gestellt und dazu ein öffentliches Konsultationsverfahren über die künftige Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz eingeleitet. Das Konsultationsverfahren endete am 15. September 2010; das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat für die Bundesregierung eine ressortabgestimmte, ausführliche Stellungnahme abgegeben.

1. Ist die vorgeschlagene Planungsmethodik für das Kernnetz (d. h. Ausweisung von EU-Hauptstädten und größeren Ballungsräumen als „zentrale Knoten“, Verbindung dieser Knoten auf kürzestem Weg) nach Auffassung der Bundesregierung grundsätzlich sachgerecht und damit als Grundlage für weitere Diskussionen geeignet?

Die Bundesregierung hat in ihrer Stellungnahme den von der EU-Kommission gewählten methodischen Ansatz grundsätzlich begrüßt. Gleichzeitig hat sie darauf hingewiesen, dass das diese Knoten verbindende künftige Kernnetz anhand objektiver und nachvollziehbarer Kriterien (nämlich Verkehrsdaten) definiert werden muss.

2. Welche Größenordnung von Städten bzw. funktionalen Stadtregionen hält die Bundesregierung bei der Auswahl der zentralen Knotenpunkte für ein zukünftiges Kernnetz im Rahmen der Planungsmethodik für angemessen, nachdem die EU-Kommission mehrfach angedeutet hat, dass die o. g. zentralen Knoten eine gewisse Mindestgröße aufweisen sollten?

Das Dokument der EU-Kommission enthält selbst keine Vorgaben für die Größe der zentralen Knotenpunkte. Namentlich genannt sind dort „Hauptstädte der Mitgliedstaaten, andere Städte oder Ballungsräume von überregionaler Bedeutung für Verwaltung, Wirtschaft, das gesellschaftliche und kulturelle Leben sowie den Verkehr; Gateway-Häfen, interkontinentale Drehscheibenhäfen und -flugplätze, die die EU mit der übrigen Welt verbinden, sowie die wichtigsten Binnenhäfen und Umschlagterminals.“ Diese Definition lässt einen gewissen Gestaltungsspielraum, da sie nicht auf eine feste Größe abstellt.

3. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung so genannten intermediären Knotenpunkten im Zusammenhang mit der Verbindung zentraler Knoten bei, und welche Voraussetzungen müssen intermediäre Knotenpunkte ihrer Auffassung nach erfüllen?

Intermediäre Knoten könnten dazu dienen, Raumordnungsgesichtspunkte in die TEN einzubringen und einen gewissen regionalen Ausgleich zu schaffen.

4. Wie ist die Position der Bundesregierung zu der im Rahmen der Planungsmethodik diskutierten Ausweisung von sog. Hafenregionen?

Die Bundesregierung legt größten Wert auf eine einheitliche, verkehrsdaten- bzw. leistungsbezogene Bewertung von Verkehrsinfrastruktur.

5. Welche Rolle spielen nach Einschätzung der Bundesregierung die Bahnstrecke Berlin–Rostock sowie die anschließenden (Eisenbahn-)Fährlinien nach Gedser (Dänemark) und Trelleborg (Schweden) im Hinblick auf die Verbindung der Metropolregionen entlang der Achse Berlin–München–Mailand–Palermo (TEN-1) sowie Berlin–Dresden–Prag (TEN-22) einerseits und Öresund (Kopenhagen–Malmö) andererseits?

6. Welche Aktivitäten hat die Bundesregierung gegenüber der EU und ihren Organen bisher entfaltet, um die Aufnahme der Bahnstrecke Berlin–Rostock in das zukünftige Kernnetz sicherzustellen?

7. Welche weiteren Aktivitäten plant die Bundesregierung gegenüber der EU und ihren Organen, um die Aufnahme der Bahnstrecke Berlin–Rostock, der parallelen Autobahn 19 und der wichtigsten Terminals in das zukünftige Kernnetz sicherzustellen?

Die Fragen 5 bis 7 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die angesprochene Verbindung nach Skandinavien über die Bahnstrecke Berlin–Rostock wird aus Sicht der Bundesregierung auch künftig eine wichtige und eigenständige Rolle im europäischen Verkehrssystem haben. Die Bundesregierung hält dementsprechend die Verlängerung der beiden vorrangigen Vorhaben 1 und 22 und ihre Aufnahme in ein künftiges europäisches Kernnetz für äußerst sinnvoll. Daher hat sich die Bundesregierung mehrfach dafür ausgesprochen und wird dies auch weiter tun.

8. Welchen Standpunkt vertritt die Bundesregierung in der Frage der Berücksichtigung von bereits mit EU-Mitteln geförderten Vorhaben bei der Festlegung des Kernnetzes, wie z. B. „Motorways of the Sea“?

Die Bundesregierung unterstützt den Vorschlag aus dem Arbeitsdokument, soweit möglich bereits bestehenden oder im Bau befindlichen Infrastrukturen zu folgen und kein neues Infrastrukturprogramm zu begründen.

9. Welchen Standpunkt vertritt die Bundesregierung in der Frage der Berücksichtigung sog. ergänzender Infrastrukturmaßnahmen bei der Festlegung des Kernnetzes?

Die Bundesregierung hat in ihrer Stellungnahme auch das Aufsetzen des Kernnetzes auf eine geografische und eine konzeptionelle Säule bzw. unterstützende logistische Maßnahmen befürwortet.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333